SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:02).

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes).

–«Solicitud de audiencia de Astilleros Lurssen de Alemania, fabricante de buques OPV.

–Invitación a la ceremonia de Relevo del Comandante en Jefe de las Fuerza Aérea, el día martes 15 de setiembre de 2015 a las 11:30 horas, en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea».

(Ingresan a sala representantes de los astilleros Damen de Holanda).

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Defensa Nacional del Senado de la República tiene el honor de recibir al señor Alex Westendarp, Gerente Regional de Damen; al ingeniero Jorge Blanco, Representante Comercial y al doctor Daniel Mogollón, Director de Franca Sur SA.

La Comisión de Defensa Nacional, luego de ver las notas que esta firma nos enviara y de recibir a autoridades del Ministerio de Defensa Nacional para reflexionar y abundar sobre el tema, resolvió invitar a las empresas que habían solicitado audiencia a fin de conocer todo lo relativo a la construcción de patrulleros de altamar para la Armada Nacional, ante la eventualidad de que se decida adquirir alguno.

SEÑOR WESTENDARP.- En primer lugar quiero agradecerles por habernos recibido en este ámbito. La idea es comentarles un poco más sobre nuestra propuesta para luego evacuar las dudas que puedan tener.

Tenía preparada una presentación, pero no sé si es posible proyectarla en estos momentos.

SEÑOR PRESIDENTE.- De haberlo anunciado con anterioridad se hubiesen tomado los recaudos correspondientes. De todos modos, puede realizar su exposición y luego hacernos llegar el material.

SEÑOR WESTENDARP.- De acuerdo. Igualmente dejaré cinco *pendrives* con toda la información.

Para iniciar mi exposición haré algunos comentarios sobre Damen, obviando los datos técnicos porque quizás les va a ser más fácil revisarlos en el formato digital que les vamos a dejar. De todos modos, voy a precisar cómo hemos armado esta propuesta y cuál podría ser el valor agregado de elegir a una compañía familiar como Damen.

La familia Damen es un astillero fundado en 1927 por el padre del actual Presidente. Desde fines de la década del sesenta, esta empresa inició una cierta estandarización de construcción de barcos, llegando hoy a ser uno de los líderes mundiales en construcción naval. De hecho, su actividad comienza con la construcción de remolcadores y luego crece en la parte comercial en términos *offshore* y petrolero, hasta llegar al alcance mayor que tiene que ver con la construcción de barcos para las armadas de varios países del mundo.

En cuanto a la presencia de Damen en el mundo, podemos destacar que tenemos alrededor de quince astilleros y que en la presidencia de cada uno de ellos hay una persona de nuestra empresa. En tal sentido, podemos mencionar que hay varios en Europa, Medio Oriente, Asia, Sudáfrica y también tenemos uno en Santiago de Cuba. Además, como Damen, nos asociamos con otros astilleros

por su especialización; por ejemplo, con un astillero en Singapur que construye ferrys de aluminio. Hicimos un acuerdo de negocios por el cual nosotros les proveemos planos, equipos, etcétera y ellos solamente construyen estos ferrys para los clientes de Damen.

En lo que hace a la región, podemos mencionar un astillero en Brasil. Desde hace 25 años abastecemos de equipos a un astillero que es armador y que, además, provee a obras *offshore* en ese país. A su vez y como se hace en Uruguay, proveemos *kit* de materiales a astilleros independientes –que no son de Damen o con los que no tenemos cooperación técnica– y asistencia técnica para construir. En base a eso, en Latinoamérica esto es bastante fuerte y entendemos del tema. Por ejemplo, esto lo llevamos adelante en Uruguay, Argentina, Ecuador, Colombia y Venezuela. También lo hicimos en Estados Unidos. No solo hablamos de equipos, sino también de licencias.

En cuanto a diseños, nuestro departamento de *research design* cuenta con 180 personas, por lo cual nuestros diseños ya llevan una manera de desarrollo bastante avanzado. Al respecto, tenemos cooperaciones técnicas con el instituto naval en Holanda, que también hace obras internacionales. Esto nos facilita conocer cada esquina del mundo, qué barco debe trabajar en cada lugar y en qué condiciones.

Sobre las embarcaciones de tipo OPV, desde hace muchos años existe el requerimiento de varias armadas, ministerios de defensa o gobiernos para encontrar embarcaciones que protejan las aguas territoriales. Ahora todos conocemos las lanchas costeras, con cierta eslora, tripulación de quince o veinte personas como máximo y con una autonomía muy restringida. Las tareas de esos equipos, obviamente, son de rescate de gente en el mar y algún apoyo en emergencias con otros equipos navales. También existen las fragatas navales con toda su experiencia de combate y armas. Comparando ambos tipos de nave, surgió la necesidad de un barco un poco más grande pero que no tenga toda la exigencia de una armada; o sea, no tener un arma gigante, doble casco, etcétera, porque una embarcación así es muy cara. Por otra parte, la patrullera costera de cuarenta o cincuenta metros quizás no alcanza para la operación que se necesita para proteger las aguas territoriales.

Comparando las tareas que precisa un gobierno, sacando todas las cuestiones negativas que mencioné y sumando las formas de operaciones que se precisa para un OPV, se llega a un diseño como el que estamos manejando en este momento, algunos más chicos y otros más grandes, dependiendo de las aguas territoriales y del alcance que se precise.

Aquí tengo una presentación de cómo podría ser nuestro OPV, es decir, una embarcación de 83 metros, con una manga de 13, puntal de 6,80 y un calado de más o menos 3,90 metros. En cuanto a los datos técnicos podemos citar: autonomía de 12 nudos, 7.000 millas, maniobrabilidad, diámetro táctico de 5 esloras del barco, y con 77 personas llegaría a una autonomía de más o menos 30 días. Como había comentado, el casco –construido en el pasado– tiene la funcionalidad y especificaciones de buque de la armada. Nosotros construimos varios barcos para distintos clientes.

Para decirlo de una manera simple es como elegir un Volkswagen que en lugar de tener asientos de cuero los tiene sintéticos. Son distintas opciones.

Hay una gráfica que muestra los distintos compartimentos del OPV. Asimismo, tenemos fotos de los OPV actuales con los sistemas de radar y todos los sistemas que aplicamos anteriormente en otros OPV. Tenemos proveedores preferidos desde hace muchos años. En la presentación también hay fotos que muestran, por ejemplo, la parte interior del hospital, como la cocina y la sala de recreación. Todo se puede ver en formato digital. De hecho, tenemos varias formas de hacer la propulsión.

Verificando todo el *research* que hicimos del Río de la Plata y la zona económica de Uruguay, creemos que sería un perfil de operación bastante económico con un 60 % de navegación entre 10 y 12 nudos y otras preferencias. Por lo tanto, lo favorable sería que estuviera fabricado con cuatro motores, generadores y dos líneas de eje a requerimiento, como lo estipulaban las especificaciones.

Con respecto al hangar del helicóptero, el OPV cuenta con un sistema *ILS* para aterrizaje de día y de noche, que en el futuro podría adaptarse para guardarlo. Obviamente también podría utilizarse

para almacenar víveres o, por ejemplo, para operaciones de la OTAN, incluyendo drones porque hay espacio para ello. Hay testeo de casco y de humo para evitar la intercepción que puede haber con el despegue y el aterrizaje del helicóptero.

En la popa de la embarcación hay un *Multi-Mission Bay* que tiene varios compartimentos y un varadero con una embarcación incluida. Hay tres videos que los señores Senadores podrán ver sobre diversas operaciones durante el día y la noche y en distintos estados del mar para conocer el funcionamiento de la embarcación.

Hablando a futuro, este *Multi-Mission Bay* puede acomodarse a distintas operaciones como, por ejemplo, subir contenedores con secciones de hospital para proyectos humanitarios o con bombas especiales contra derrame de petróleo, que tienen una cortina para cerrar todo y protegerlo. Hay varias opciones más como el *ROV sonar* para detectar submarinos. Algunos sistemas ya están incluidos en el OPV, pero siempre se puede agregar sistemas adicionales.

Damen cree mucho en el sistema logístico y en la postventa de la embarcación que comienza un poco antes de la entrega. Se solicitó un sistema de tres años de mantenimiento de la embarcación y capacitación para la tripulación. A Damen le interesa mucho ese tema porque es casi el 70 % o el 80 % del valor de la vida del barco; ahí es donde realmente se va a gastar el dinero. Nos enfocamos mucho en ese tema.

A continuación, voy a comentarles qué proponemos ofrecerles.

Tenemos un sistema completo e integrado de mantenimiento, inicialmente para un período de tres años, en el cual nos enfocamos en la transferencia de conocimiento y en la tecnología. Si los señores Senadores desean realizar alguna consulta, con gusto las contestaré.

En cuanto a los servicios, hay cinco aspectos claves en este tema: un sistema computarizado de mantenimiento, documentación técnica –en español, obviamente– para apoyar a la gente que está operando la embarcación, un cierto suministro de repuestos al inicio, entrenamiento de cómo mantener y operar la embarcación y un representante de Damen aquí, en Uruguay, que físicamente será un ingeniero para que brinde apoyo, por ejemplo, yendo a dique, ayudando en reparaciones grandes, etcétera.

Enfocado en cada uno de esos temas, el sistema computarizado apunta a tener mantenimiento preventivo y, obviamente, planificado. Todo eso va en un programa encajado por sistemas; por ejemplo, el sistema 100 tiene todo lo de los cascos, el sistema 200, todo lo que respecta a la maquinaria, y así vamos avanzando.

Ahora, para darles un ejemplo, una persona que tenga un poco de conocimiento y esté a cargo de esto puede recibir un aviso, por ejemplo, a las 450 horas, de que en 50 horas más va a tener que revisar el filtro de aire del motor a babor. Esto va a salir en la pantalla; si hace un clic, se le va a mostrar exactamente el procedimiento que tiene que seguir para revisar ese motor. Además, puede averiguar más en profundidad cómo son las especificaciones, etcétera. En definitiva, tanto alguien que sepa manejar el sistema como quien no lo conozca puede ver el problema en detalle.

Obviamente, además de tener a bordo este sistema bastante simple, habrá una sincronización con el departamento de mantenimiento de la Armada. El centro va a estar ahí y cada uno de los tres buques tendrá su propio mantenimiento.

En cada costa tendrán la misma visualización y van a saber que, por ejemplo, dentro de 24 horas deberán hacer el mantenimiento de una lámpara en la sala de máquinas.

Aparte de eso, si se necesitan repuestos que no les son suministrados inicialmente, se puede ingresar a un *web portal* que, más o menos, es como amazon.com. Uno puede ingresar a ese sitio web e indicar la parte que necesita; en un muy corto plazo podremos suministrar eso aquí, localmente.

En cuanto a la documentación técnica, tal como había dicho anteriormente, este sistema estandarizado de construir barcos generó, en su momento, algo que el señor Damen desarrolló él mismo y que se puede resumir en la siguiente frase: «Yo necesito tu motor, pero te lo voy a cancelar al momento en que venda mi barco». Eso generó bastante confianza en aquella época, por lo que ahora llegamos a entregar casi 200 embarcaciones anuales. Obviamente, no son todas de este tipo, pero a medida que íbamos creciendo, nuestros suministradores también lo hicieron, por lo que ellos saben exactamente lo que necesitamos y lo que requieren nuestros clientes o los usuarios finales.

Además de la documentación técnica de cada suministrador –que podrá ser en inglés, español, etcétera–, nosotros preparamos los manuales de operación. Hay una figura en la que se muestran los distintos segmentos y cómo se arma el sistema. Todo está documentado, tanto en papel como en archivo digital.

Con respecto al suministro de repuestos, tenemos conocimiento de la región, pero eso no quita que en el momento de entregar la embarcación se nos diga que en el Río de la Plata hay muchos sedimentos y tal vez se tape la bomba de agua de la sentina. Entonces, en lugar de enviar cinco filtros, enviaríamos veinte. Eso es algo que se acuerda antes de entrar a la embarcación con las propias Armadas, según su perfil de operación. Además de definir ese término de suministro, todas las partes del mantenimiento están planificadas para tres años y se prevén algunos repuestos críticos, como podría ser una hélice.

La siguiente imagen muestra la *web portal*.

En cuanto al entrenamiento y la capacitación de las personas, distinguimos cuatro niveles: operarios de la embarcación, ingenieros mecánicos, ingenieros eléctricos e ingenieros especialistas que son los jefes de máquinas. Obviamente, todo el personal que trabaja con los sistemas de navegación, los radares y las armas recibe su propio entrenamiento.

Nosotros, que tenemos bastante experiencia en la materia –y lo digo con todo respeto–, necesitamos saber aproximadamente cuál es el nivel de conocimientos –repito: dicho esto con mucho respeto– de cada persona que va a estar a bordo para poder determinar bien el plan de entrenamiento. Para ello utilizamos una planilla –la que se muestra aquí es para dieciocho personas, pero pueden ser más– que es examinada –literalmente hablando– mediante test que evalúan el conocimiento que se tiene de los equipos que están a bordo. Cabe aclarar que la evaluación va desde determinar si esto no se prende, no se apaga o se rompió la lámpara hasta saber de qué modo hay que sacar el repuesto, desde qué ángulo extraerlo y cómo testearlo. Por lo tanto, consta de dos partes; en base a esa información, vamos a tener el perfil de cada una de las personas para saber exactamente dónde precisa entrenamiento.

Como dije, primero se evalúa el conocimiento técnico general de las personas que se precisan para chequear si algo funciona bien y mantenerlo, y luego de eso, el conocimiento específico sobre radares y armas de otros sistemas.

En esta lámina se muestran varios perfiles como, por ejemplo, el de un jefe de máquinas, que debería poder chequear los equipos, saber cómo mantenerlos y, adicionalmente, conocer todo lo que tiene que ver con el mantenimiento preventivo de las máquinas.

Aparte de lo relacionado estrictamente con la embarcación, proveeremos localmente a alguien que esté instalado, lo que nosotros llamamos un *field service engineer,* que es una persona con mucha experiencia dentro de Damen que apoyará a la Armada en los servicios y hará una especie de auditoría para saber si realmente la tripulación está ejecutando el mantenimiento y todo está funcionado como debe. No queremos estar en esta situación dentro de diez años, cuando el barco ya no esté en condiciones y los fondos se gasten rápidamente. Como mencioné anteriormente, esta persona estará instalada aquí en el Uruguay y tendrá contacto con la Armada o con su servicio de mantenimiento. Para el caso de una puesta en dique hay diversas opciones como, por ejemplo, consultas, tercerizar obras o hacerlas nosotros, estar a cargo o apoyar a la persona que lo esté a fin de ejecutar las reparaciones lo mejor posible, etcétera.

Además, debo agregar que Holanda es un país bastante exportador y su gobierno puede proveer un financiamiento para estas embarcaciones; ya hemos suministrado propuestas anteriormente y ahora tenemos opciones más actualizadas, a doce años y a quince años. Obviamente, se trata del 100 % del financiamiento, lo que significa que el Gobierno nos permite financiar el 80 % y el otro 20 % se hace a través de una financiación privada. No voy a elaborar un plan ahora, pero en el material están todos los detalles.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que en el material que nos van a dejar, está toda la información.

SEÑOR WESTENDARP.- Así es, señor Presidente, están las últimas ofertas, todo el financiamiento, las especificaciones técnicas, etcétera. Básicamente, esa es nuestra propuesta.

SEÑOR BLANCO.- Ante todo, quiero pedir disculpas porque hablo en «portuñol»; ello se debe a que llegué recientemente al país, luego de vivir cuarenta años en Brasil.

Me gustaría decir que hemos estado más de un año y medio intentando presentar nuestra propuesta a la Armada, pero nos fueron cerrando todas las puertas y eso lo podemos probar fácilmente con documentos. Intentamos conseguir determinadas especificaciones para poder hacer la cotización, pero no había interés en que participáramos, a pesar de que presentamos toda la documentación y de que se trata de una empresa con capacidad y con idoneidad internacional.

Lo cierto es que se nos dieron negativas absurdas que no caben técnicamente. Ese fue el motivo principal por el que recurrimos a los señores Senadores, para que nos atendieran y nos permitieran presentarles nuestra propuesta.

Queremos que nuestra iniciativa sea recibida y juzgada con igualdad de condiciones para todos, porque tenemos la certeza de que la tecnología con la que contamos es de última generación y nuestros precios son prácticamente los mejores del mercado. Esto es algo que podrán evaluar después, porque van a contar con las propuestas.

Para que nos atendieran, fundamentalmente, tuve que ir a hablar con el señor Ministro; recién ahí lo conseguí, pero aun así volvieron a cerrarnos las puertas porque no teníamos un navío tal como ellos lo querían, con lujo de detalles. Por supuesto que al tratarse de un navío de guerra, todos los países tienen exigencias diferentes. Nos habían dicho que querían un barco de 85 metros para poder ver exactamente cómo sería; en nuestro caso, tenemos navíos de 125 y de 130 metros, de la OTAN. Realmente, son argumentos que no considero responsables y, por ese motivo, solicitamos ser atendidos por ustedes. Queremos luchar en iguales condiciones y tenemos la absoluta certeza de que por competencia, por capacidad técnica y por lo que ofrecemos, vamos a tener éxito.

Aquí tenemos un navío de 15 años –si no recuerdo mal–, ¿no es así, señor Westendarp?

SEÑOR WESTENDARP.- En realidad, está aquí desde fines de los ochenta.

SEÑOR BLANCO.- ¡Y todavía está funcionando! Hace poco tiempo, la Armada compró barcos –no voy a decir de qué país– que realmente no están en condiciones de ser utilizados.

Estas son las razones por las que nos dirigimos a ustedes, señores Senadores, para poder contar con la posibilidad de participar. Ese es nuestro pedido. ¡Lo que queremos es participar!

SEÑOR PRESIDENTE.- En consulta con la Comisión y en virtud de lo que acaba de decir el señor Blanco –que, sin lugar a dudas, es importante y tiene peso político–, vamos a remitir la versión taquigráfica de esta reunión al señor Ministro de Defensa Nacional, a fin de clarificar las cosas. Por supuesto, tampoco veo ningún inconveniente en hacerle llegar la información técnica que ustedes han dejado aquí.

Seguramente, ustedes saben que no será esta Comisión ni el Senado de la República quienes van a determinar qué barco se va a comprar oportunamente. Obviamente, mi visión –que no sé si compartirán los señores Senadores– es que este asunto está todavía muy «verde» en función de los altísimos costos que implica. En la sesión pasada tuvimos la visita de las más altas jerarquías del Ministerio –representadas por el señor Ministro, el Subsecretario y el Director General de Secretaría– para abordar estos temas y dar continuidad a lo que ya se venía manejando en la Legislatura anterior, y esa fue la idea que nos quedó, junto a la de que Uruguay –de acuerdo con sus responsabilidades otorgadas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por la que se nos ha dado acceso a las 350 millas– deberá decidir esta cuestión en algún momento, porque si bien tenemos derechos también tenemos responsabilidades.

Esto va en línea paralela con todas las conferencias que se están dando en la Armada, en Carrasco –de las que hemos participado con los señores Senadores–, relativas a las *offshore,* es decir, a las prospecciones que se están haciendo en algunos ámbitos del Río de la Plata y más allá de las 200 millas marinas, relacionadas con licitaciones internacionales de Ancap.

Por lo tanto, este es un tema que hoy está presente y que es inminente. Por ese motivo, el Parlamento hace bien en estar notificado de estas cosas.

SEÑOR GARCÍA.- Dado que tenemos otra visita, voy a ser muy breve.

¿A qué adjudica el señor Blanco la animosidad que relataba respecto a que la Armada no quería recibir su propuesta? ¿Hay alguna razón en especial?

SEÑOR BLANCO.- Nosotros pretendíamos tener una segunda reunión con el señor almirante Alonso, pero nos fue negada. Y fue pedida en diversas oportunidades. A su vez, solicitamos especificaciones para poder cotizar el navío y ofrecimos la posibilidad de que visitaran un navío similar al que se pretendía, pero que fue adaptado para medioambiente. La negativa era porque, como ese navío no tenía cañones –tenía base para posar helicópteros–, no lo visitarían; no quisieron verlo. Es un navío que tiene todas las especificaciones técnicas, cascos dobles y puede colocársele un cañón inclusive con un calibre mucho mayor del que ellos piden y el poso del helicóptero puede ser adaptado perfectamente; no habría que modificar absolutamente nada. Es un navío que simplemente no tiene un cañón, pero reúne todas las demás condiciones. Insisto en que no quisieron visitarlo.

¿Me explico claramente?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, señor.

Por nuestra parte, pensábamos que este asunto no iba a tomar estado parlamentario en el futuro. Quizás nos equivocamos. Las declaraciones del señor Ministro de la semana pasada nos han hecho dudar de lo que pensábamos porque presume que cuando se hagan las compras por parte del Estado –no sé si en su período o en otro– él persigue que sea algo muy cristalino y, al mismo tiempo, producto de una ley en virtud de las altas erogaciones que supone. Como ustedes saben, a un país pequeño como Uruguay, cuyas rentas son fundamentalmente de la agropecuaria, de exportaciones, le es muy difícil encontrarse con este material que necesita.

En definitiva, con todos los elementos de que disponemos más los que ustedes acaban de verter, así como con los de carácter técnico y también con la visita de otras empresas que están en la búsqueda de su comercio lógico y legítimo en esta materia, vamos a formarnos una opinión y, por supuesto, oportunamente informaremos al Senado de la República los pormenores de este asunto.

LACALLE POU.- Quiero aclarar que cuando el señor Presidente habla de «nosotros» no habla en nombre de la Comisión, sino del Partido de Gobierno o del Frente Amplio. Hago esta precisión para que no se malinterprete porque, insisto, algunos juicios que emitió –y que, obviamente, no vamos a discutir ahora– no eran en nombre de esta Comisión.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo el defecto –aunque no sé si es un defecto– de hablar en tercera persona. Lo que quise decir es que en mi calidad de Presidente de la Comisión, oportunamente voy a tratar de que estos temas se informen al resto de los señores Senadores. Por supuesto que vamos a proporcionarles todo el material: hay versión taquigráfica, tenemos el material que ustedes nos han traído –que es muy importante– y seguramente dispondremos del que nos traigan las otras empresas vinculadas a este asunto. Además, contamos con la versión taquigráfica de la sesión del lunes pasado en la que concurrió el señor Ministro de Defensa Nacional. Allí se abunda sobre la materia y –como dije– se continúa la instrucción que ha tomado el Parlamento y el conocimiento de este asunto que viene de la Legislatura anterior.

Ha sido un gusto tenerlos entre nosotros.

SEÑOR BLANCO.- Agradecemos la atención que nos han brindado; fueron muy amables.

(Se retiran de sala los representantes de los astilleros Damen de Holanda).

(Ingresa a sala el señor Senador Bordaberry).

–La Comisión de Defensa Nacional tiene el gran gusto de recibir al señor Senador Bordaberry quien informará sobre el proyecto de ley a estudio de esta asesora, por el que se encomienda a las Fuerzas Armadas la custodia y seguridad de las sedes de representaciones y misiones diplomáticas y la seguridad, patrullaje y control de las fronteras secas de la República. (Distribuido Nº 47/2015.)

SEÑOR BORDABERRY.- Quiero agradecer al señor Presidente y a los miembros de la Comisión por recibirme.

Este es un proyecto de ley que presentamos tratando de colaborar con el Ministerio del Interior, ante la necesidad de efectivos que tiene. En la exposición de motivos citábamos que el señor Jefe de Policía de Montevideo había hablado en reiteradas ocasiones sobre la necesidad de una mayor cantidad de efectivos.

En el artículo 144 del propio proyecto de ley de presupuesto se solicita la creación de más cargos de funcionarios policiales para el Ministerio. Entonces, como hay algunas tareas que en el pasado han realizado las Fuerzas Armadas y creemos que pueden volver a hacerlas, proponemos que se liberen efectivos que puedan dedicarse a cubrir las necesidades que tiene esta Cartera. El objetivo que se persigue es tan sencillo como ese.

En el caso de las sedes diplomáticas esto es algo bastante común en el mundo y, además, ya se ha hecho en nuestro país. Como dice la respuesta del Ministerio, de fecha 16 de julio, cuando se aprobó el decreto que le cometía a las Fuerzas Armadas el control perimetral de las cárceles, también se le encomendaba el de las sedes diplomáticas, pero finalmente se fue renovando solo el de las cárceles.

Por otra parte, quiero mencionar lo relativo al control del Ejército en las fronteras secas, ya que si bien en la ley se ha establecido que puede hacerlo, en los hechos no ha ocurrido así. En realidad, en el Uruguay se da algo que es bastante extraño, ya que la frontera marítima, incluyendo puertos, pasos fluviales, etcétera, está a cargo de la Armada y el espacio aéreo, incluyendo los aeropuertos, está a cargo de la Fuerza Aérea; ciertamente, nadie imaginaría a la Policía realizando esas tareas. Es más, en todo lo que es el litoral marítimo la jurisdicción corresponde a la Prefectura Nacional Naval. El antecedente que también quiero mencionar es el que se dio cuando surgió el problema de la fiebre aftosa en el año 2001. En aquella circunstancia se pidió el apoyo del Ejército, justamente, para impedir el ingreso de animales e, incluso, de personas y vehículos portando el virus. Eso tuvo un beneficio colateral dado que también disminuyó el contrabando. El hecho de tomar medidas de refuerzo contra el contrabando parece ir de suyo, en virtud de la situación económica que

va a enfrentar el país en los próximos dos años, ya que vamos a tener una diferencia cambiaria enorme con Brasil –ya la estamos teniendo– y con seguridad también la tendremos con Argentina después de octubre, cuando se haga un ajuste de ese tipo. También puede haber una presión sobre el ingreso de mercaderías de forma ilegal.

Creo que encomendar al Ejército el patrullaje y el control sería restituir algo que se quitó de su órbita en el año 1973, aunque no se hizo lo mismo con la Fuerza Aérea y la Armada; por lo tanto, esto simplemente sería devolverle una tarea que ya realizaba.

Con respecto a las expresiones del señor Ministro en su contestación, pienso que quizás no entendió la intención del proyecto de ley, que es la de ayudarle a contar con más recursos. El señor Ministro ha dicho, con acierto, que inicial y transitoriamente se encargó a las Fuerzas Armadas la custodia de las representaciones diplomáticas, así como también la del perimetral de cárceles. Eso es cierto, pero el control perimetral de cárceles después se fue extendiendo por una cantidad de decretos posteriores y a través de una ley que votamos en el Senado no hace más de uno o dos meses. En ese sentido, es cierto que esa tarea tuvo carácter transitorio, pero no creo que ese hecho determine que posteriormente no pueda considerarse como algo permanente. Siempre recuerdo un ejemplo de lo permanente que son las cosas transitorias en el Uruguay: en el año 1968 se estableció por única vez el impuesto al patrimonio, hoy sigue vigente.

Quizás lo más importante para decir es que el Ministro encaró esto como una restricción de sus competencias y yo no lo veo así sino como todo lo contrario; como una ayuda para el cumplimiento de sus competencias con mayores recursos. Estas son cosas exclusivamente de sentido común, de sensatez, de buena gestión, de administración de los recursos, de apuntar a una mayor eficiencia y eficacia para mejorar la seguridad ciudadana.

Lo último sobre lo que quiero dejar constancia es que en el caso de las fronteras secas de Brasil y de Argentina el control está a cargo de personal militar: en el caso de Argentina, la gendarmería y, en el de Brasil, la policía militar; todos los que hemos cruzado la frontera nos hemos encontrado con ellos más de una vez. En ese sentido, creemos que el proyecto de ley puede servir de aporte. Ahora, es cierto que en el caso de las fronteras secas, por ejemplo, la ley lo permite pero no se hace. Entonces, si la ley lo permite pero no se hace, sencillamente podemos modificar la ley para que se haga.

Eso era cuanto tenía para manifestar.

SEÑOR LACALLE POU.- Agradecemos la introducción realizada a este proyecto de ley.

Lo voy a mirar del otro lado del mostrador, por el número actual de efectivos en el Ejército. Tengo entendido que desde la propia jerarquía del Ejército se reclama que no se supriman más vacantes porque están en un estado complicado para cumplir varias tareas, entre ellas, las misiones de paz.

Dicho esto, me gustaría saber si el Senador tiene un estimado del personal que se requiere para cumplir con esta tarea.

SEÑOR GARCÍA.- En los casos de la faja costera y el perímetro carcelario hay límites geográficos. En uno es natural y, en el otro, fijado por convención. Como bien sabe el Senador y todos los que estamos aquí, es así en virtud de que se trata de funciones extraordinarias realizadas por las Fuerzas Armadas. Como no estaban habilitadas por la ley, cualquier evento hacía a los militares pasibles de ser acusados de haber cometido un delito, como sucedió creo que en 1998 cuando dispararon contra una persona. Por esa razón, se fijó un área militar en los perímetros carcelarios y, en el caso del mar, está fijada la faja costera.

En el caso de las sedes diplomáticas, que la custodia es externa, me pregunto cómo se hace para fijar un área fronteriza entre la responsabilidad que se le fija a un funcionario miliar y la que cumple un funcionario policial. Imaginemos una sede diplomática en una cuadra cualquiera de

Montevideo. ¿Hasta dónde puede actuar el funcionario militar y dónde colide con el funcionario policial que vigila la cuadra?

SEÑOR BORDABERRY.- Respecto a la pregunta del Senador Lacalle Pou, la verdad es que no sé cuántos efectivos se necesitarían para esto. Lo que sí, creo es que cuando uno tiene Fuerzas Armadas, las tiene trabajando en previsión de que suceda algo que, en los hechos, puede ocurrir o no. Quizás esto pasa por la definición que debemos tener del concepto de defensa nacional. Cuando se pone en primer lugar la cantidad de efectivos y su remuneración, y no la tarea a realizar, muchas veces se complica la parte presupuestal. Pero me parece que cuando las tareas están definidas, después es más fácil ir a la definición de su necesidad presupuestal. Considero que un concepto moderno de la defensa nacional no pasa por el concepto tradicional de quienes van a repeler una agresión externa armada, menos en el caso de Uruguay. No creo que hoy pensemos que nuestras Fuerzas Armadas estén creadas como para repeler una agresión externa de Brasil o de Argentina porque, según la información con la que cuento, si Brasil decide invadirnos, demora unas cuarenta y ocho horas en llegar a la Plaza Independencia. Y si Argentina decide hacerlo –no me refiero a la valentía de nuestros hombres, sino a la diferencia de tamaño y de capacidades de los ejércitos–, demora una semana si logramos dinamitar todos los puentes sobre el río Uruguay, cosa que no sería bastante sensato hacer.

Por esas razones, actualmente hay nuevas tareas –no hay duda de ello–, que son las que realizan las Fuerzas Armadas en el mundo. Me refiero a su participación ante catástrofes climáticas y ataques cibernéticos, al análisis y recopilación de información geopolítica de la región y, obviamente, esta otra.

Creo que sería muy sencillo saber cuántos funcionarios se necesitan. Alcanza con pedir al Ministerio del Interior que nos informe cuántos funcionarios tiene asignados a los controles de frontera seca. Quizás puede ser un argumento para no seguir reduciendo la cantidad de personal en las Fuerzas Armadas

Con respecto a la guardia perimetral en las sedes diplomáticas, pienso que su delimitación es materia del decreto. Como dice el proyecto de ley, pienso que refiere al perímetro de la sede diplomática, ni un centímetro más allá. Es la propia sede diplomática como ocurre hoy, cuya custodia está a cargo de la Policía en apoyo a los funcionarios que tienen las propias sedes diplomáticas; ni un centímetro más allá del propio perímetro. En realidad, eso es así para que no ingresen personas desde afuera, es exclusivamente una actuación defensiva, a diferencia de lo que ocurre en el perimetral de las cárceles donde se instala para evitar que salgan los que están adentro o, eventualmente, que reciban auxilio desde afuera. Pero este no sería el caso.

Nosotros, con nuestro equipo, lo pensamos con respecto a la delimitación de la frontera seca, es decir, hasta dónde están controlando en la frontera. Obviamente, que es el mismo concepto que se aplica hoy para la Armada o para la Fuerza Aérea, la misma delimitación que tiene –está hecha por decreto reglamentario– y que está establecida en los perímetros de los aeropuertos, de las zonas de control integrado y del perímetro fluvial. Entonces, de la misma forma se haría para la frontera seca y para las sedes diplomáticas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión seguramente va a seguir trabajando sobre este asunto.

Agradecemos su presencia hoy en la Comisión de Defensa Nacional.

SEÑOR BORDABERRY.- Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 14:58).